

DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

2/2021

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Top-Thema
Überholunfälle
auf Landstraßen



Aktuelles

Schwerpunktaktion 2021/22:
„Es kann so einfach sein“

Panorama

Stellungnahmen zur
Bundestagswahl

Wissen

„Gut zu wissen“ –
Schrittgeschwindigkeit

Liebe Leserin, lieber Leser,



bis zur Bundestagswahl am 26. September 2021 sind es nur noch wenige Monate. Schon jetzt bringen sich die Parteien in Position, auch im Bereich der Verkehrssicherheit. Für den DVR-Report haben wir bei den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprechern der Bundestagsfraktionen nachgefragt, wie die

Vision Zero von der künftigen Bundesregierung umgesetzt werden muss. Herausgekommen sind teilweise sehr unterschiedliche Herangehensweisen. Diese und mehr Informationen rund um die Bundestagswahl finden Sie ab Seite 13.

Im Rahmen unseres DVR-Schwerpunktthemas „Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen“ betrachten wir in dieser Ausgabe Überholunfälle. Sie ereignen sich zwar vergleichsweise selten. Doch wenn es kracht, sind die Folgen häufig sehr dramatisch. Warum das so ist und welche Maßnahmen helfen können, Überholunfälle zu vermeiden, haben wir für Sie in unserem Top-Thema recherchiert.

In seiner Kolumne verknüpft Prof. Dr. Dieter Müller dieses Mal die Themen Schrittgeschwindigkeit und verkehrsberuhigter Bereich. Was ist eigentlich Schrittgeschwindigkeit? Wie schnell darf man sich in verkehrsberuhigten Zonen mit einem Fahrzeug bewegen? Und wie wird Schrittgeschwindigkeit überwacht? Diese und weitere Erklärungen finden Sie am Ende dieses Reports.

Viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen herzlichst

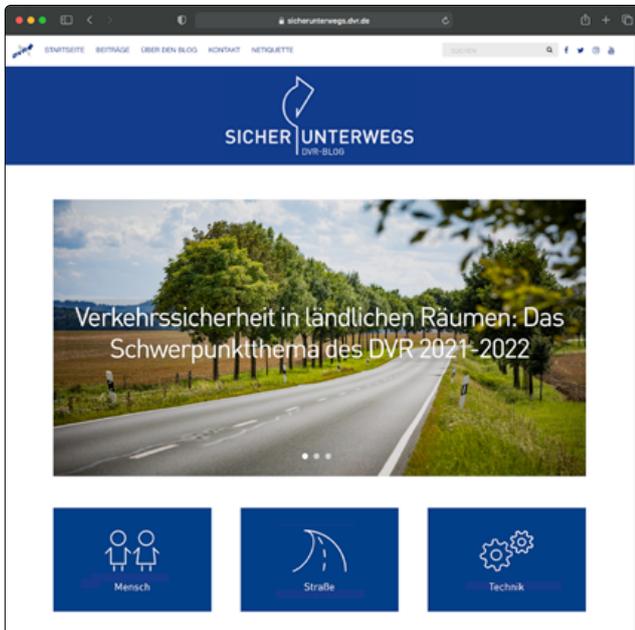
Ihr

Prof. Dr. Walter Eichendorf,
Präsident DVR

Inhalt

EDITORIAL	2
AKTUELLES	
Blog zur Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen	3
Risiko Medikamente	3
Sind Lastenräder zur Mitnahme von Kindern geeignet?	4
Digitales Wimmelbild	5
Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes	5
DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion 2021/22: „Es kann so einfach sein“	6
Drei Fragen an Wolfgang Packmohr (FUSS e.V.)	7
TOP-THEMA	
Überholunfälle auf Landstraßen	8
Interview mit Dr. Hardy Holte, Bundesanstalt für Straßenwesen	10
MITGLIEDER	
Nachrüstung zum Pedelec birgt Gefahren	11
Kindersitze richtig einbauen	11
Neues Reifenlabel	12
Sicheres Abbiegen	12
PANORAMA	
Vision Zero: Klarer Auftrag an die nächste Bundesregierung	13
Welche Leitposten müssen für die Vision Zero gesetzt werden?	15
Überprüfung der medizinischen Fahrtauglichkeit	18
50 Jahre Schüler-Unfallversicherung	18
WISSEN	
Fahranfänger: Zusammenhang zwischen Handynutzung und Trunkenheit	19
Fahrradhelme werden beliebter	20
Einsatz intelligenter Technologie	20
Intelligente Mobilität für weniger Verkehrsunfälle	21
„Gut zu wissen“ – Schrittgeschwindigkeit und verkehrsberuhigter Bereich	22
IMPRESSUM	23

■ Blog zur Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen



Fakten und Hintergrundinformationen zum DVR-Schwerpunktthema 2021/2022 „Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen“ liefert der neue Blog (Kurzwort für Weblog) „Sicher unterwegs“.

Die Blogbeiträge fokussieren auf die drei Kategorien „Mensch“, „Straße“ und „Technik“: Wie kann menschliches Verhalten die Verkehrssicherheit erhöhen? Welche infrastrukturellen und technischen Maßnahmen machen die Mobilität in ländlichen Räumen sicherer? Monatlich liefern Gast- und Fachbeiträge aus der Mitgliedschaft und von Experten und Expertinnen des DVR sowie externen Fachleuten neue Einsichten und Informationen zur Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen.

Mitmachen ist erwünscht. Über die Kommentarfunktion unter allen Blogbeiträgen gibt es die Möglichkeit, Fragen zu stellen, aber auch Anregungen zu liefern.

Knapp 60 Prozent aller Getöteten kommen auf Landstraßen ums Leben. Im Jahr 2020 belief sich die Zahl auf 1.592 Menschen oder 58,6 Prozent aller Verkehrstoten. Aus diesem Grund widmet der DVR 2021 und 2022 seine Aktivitäten schwerpunktmäßig der Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen. Mit dem Blog möchte er für die Gefahren auf Wegen in ländlichen Räumen sensibilisieren und zudem Lösungen für mehr Verkehrssicherheit aufzeigen.

Weitere Informationen unter: [sicherunterwegs.dvr.de](https://www.sicherunterwegs.dvr.de)

■ Risiko Medikamente

Medikamente lindern Beschwerden und können die Fahreignung verbessern oder wiederherstellen. Allerdings können sie auch zum Risikofaktor beim Fahren werden. Das gilt nicht nur für rezeptpflichtige, sondern auch freiverkäufliche Arzneimittel. Darauf weist der DVR in einem aktuellen Beschluss hin.

Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss von Drogen und Medikamenten hat seit 1990 um etwa das Siebenfache zugenommen. Fachleute gehen davon aus, dass die Dunkelziffer noch höher liegt. Etwa 1,7 Millionen Menschen sind laut „Deutschem Ärzteblatt“ bundesweit von Medikamenten abhängig.

Rund 15 bis 20 Prozent der zugelassenen Medikamente können die Fahrsicherheit beeinträchtigen. Fahrsicherheitsrelevante Wirkungen haben insbesondere Schmerzmittel, Schlaf- und Beruhigungsmittel, Psychopharmaka, Ophthalmika (gegen Augenleiden) sowie Medikamente gegen Bluthochdruck, Allergien und Diabetes. Gerade in der Einstellungsphase sowie bei Dosisänderung sind fahrsicherheitsrelevante Wirkungen zu erwarten. Daher fordert der DVR ein Medikamentenlabel zur Fahrsicherheit, wie es bereits 1999 vom Verkehrsgerichtstag empfohlen wurde.

Darüber hinaus spricht sich der DVR dafür aus, verkehrsmmedizinische Inhalte in der ärztlichen Aus-, Fort- und Weiterbildung stärker zu berücksichtigen. Zudem sollten verkehrsmmedizinische Inhalte zu Medikamenten als fester Bestandteil der Aus- und Fortbildung der Polizei mit dem Ziel einer besseren Erkennung von Auffälligkeiten verankert werden.

Wie groß die Dimension des medikamentenbedingten Unfallgeschehens in Deutschland tatsächlich ist, kann derzeit kaum beurteilt werden. Epidemiologische Studien im Rahmen der Verkehrssicherheitsforschung seien daher weiterhin notwendig, um das Ausmaß genauer ermitteln und Maßnahmen daraus ableiten zu können.

Der Beschluss ist hier abrufbar:

www.dvr.de/ueber-uns/beschlusse



Foto: Arek Socha/Pixabay

■ Sind Lastenräder zur Mitnahme von Kindern geeignet?

Sogenannte Lastenräder sind beliebt und werden in der zukünftigen Mobilität eine neue Bedeutung bekommen. Die vorhandene Radwegeninfrastruktur ist jedoch teilweise für derartige Fahrzeuge in der Regel noch nicht ausgelegt. Das kann insbesondere zu kritischen Situationen im Längsverkehr führen. Hinzu kommt, dass auch Lastenräder auf den Markt kommen, die für die gleichzeitige Mitnahme von mehreren Kindern unter sieben Jahren vorgesehen sind.

In einem aktuellen Beschluss weist der DVR darauf hin, dass die geltenden rechtlichen Regelungen solche neuen Entwicklungen nur unzureichend abdecken. Demnach dürfen auf Fahrrädern nur Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind. Außerdem muss durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt werden, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.

Diese Formulierung betrifft die Kindersitze, die vorn oder hinten auf gewöhnlichen Fahrrädern angebracht werden. Die Vorschrift zu den Radabdeckungen verhindert Fußverletzungen von Kindern, die

bis in die 1960er und 1970er Jahre häufig waren, sie reicht nach Auffassung des DVR aber nicht mehr aus. Insofern seien zum Schutz der Gesundheit von Kindern klare Regelungen zur sicheren Mitnahme auf Lastenrädern zu definieren.

Daher fordert der DVR das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf, die Regelungen für die Mitnahme von mehreren Kindern auf Fahrrädern (auch sogenannten Lastenrädern) in der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu präzisieren. Lastenräder, die für die Mitnahme von Kindern konzipiert seien, sollten entsprechende Sicherheits- und Rückhalteeinrichtungen vorweisen.

Der Beschluss ist hier abrufbar: www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse



BAST-Broschüre

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat eine Broschüre mit Tipps zur Ausstattung und zum Umgang mit Lastenfahrrädern von der ersten Probefahrt bis zur alltäglichen Verwendung herausgegeben.

Die Broschüre erläutert Anforderungen an Lastenfahrräder und Eigenschaften unterschiedlicher Bauformen und stellt diese übersichtlich dar. Mit dem Fokus auf die Kinderbeförderung werden sinnvolle Ausstattungsmerkmale genannt, um bei der Auswahl eines passenden Lastenfahrrades zu unterstützen.

Außerdem werden motorische Übungen für den Umgang mit einem Lastenrad beschrieben, die vor dem Einsatz des Rads im Straßenverkehr absolviert werden sollten. Schließlich sind Lastenräder deutlich größer und schwerer als herkömmliche Fahrräder.

Die Broschüre ist kostenfrei bei der BAST erhältlich.

Zum Schutz der Gesundheit von Kindern bedarf es klarer Regelungen. Foto: www.r-m.de / pd-f

Digitales Wimmelbild

Ein Bild und viele Informationen – gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat der DVR ein neues digitales Angebot zur Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr entwickelt.

Das kostenfreie Angebot macht sich die aus Kinderbüchern bekannte Darstellungsform des Wimmelbildes zunutze. Es lädt ein zu einer unterhaltsamen und informativen Auseinandersetzung mit der Verkehrssicherheit von Kindern.

Wie bereite ich mein Kind auf die eigenständige Teilnahme am Straßenverkehr vor? Darf ich mein Kind mit dem Fahrrad auf dem Gehweg begleiten? Wie kann ich ein Baby sicher im Auto befördern? Antworten auf diese und weitere Fragen finden Eltern, Lehrerinnen und Lehrer, Erzieherinnen und Erzieher hinter den 17 Szenen, die auf dem Bild dargestellt sind. Sie thematisieren die zentralen Aspekte der Verkehrsteilnahme von Kindern, zu Fuß, mit dem Fahrrad, im Auto.

Durch einen Klick mit dem Cursor lassen sich die einzelnen Szenen vergrößern und dazu gehörende Hintergrundinformationen abrufen. Neben erklärenden Fotos und Filmsequenzen gibt es nützliche Tipps, Hinweise und Links zu Broschüren. So lässt sich mit viel Spaß die komplexe Welt des Straßenverkehrs entdecken.

Das interaktive „Kind und Verkehr-Infobild“ ist über alle digitalen Endgeräte abrufbar unter: www.dvr.de/kind-und-verkehr-infobild

Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes

Die Bundesregierung will der Verkehrssicherheitsarbeit mit einem neuen Sicherheitsprogramm für die Jahre 2021 bis 2030 neuen Schwung geben, um der „Vision Zero“ einen weiteren Schritt näher zu kommen. Bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Unfällen schwer verletzt werden.

„Null Verkehrstote – das ist das Ziel. Zumal jeder tödliche Unfall fast immer vermeidbar gewesen wäre“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei der Vorstellung des Programms.

Insbesondere in den folgenden Bereichen will der Bund in die neue Dekade starten:

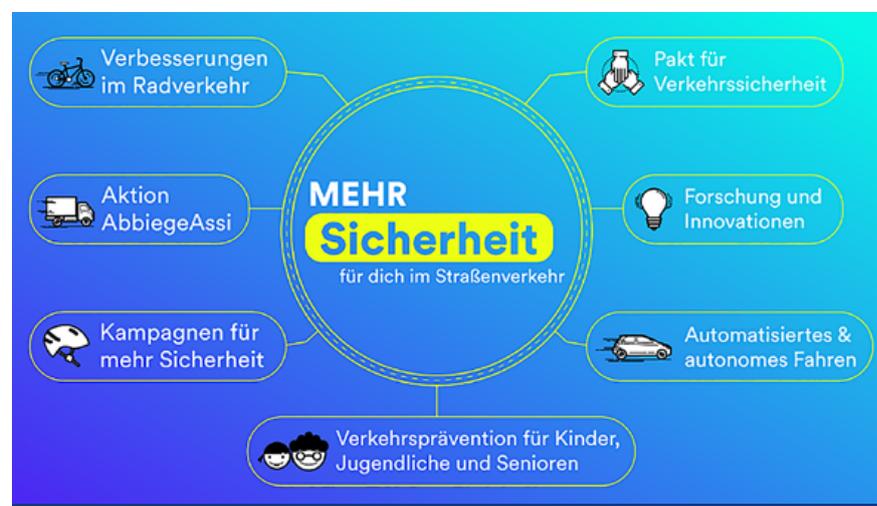
- **Potenziale des automatisierten und vernetzten Fahrens nutzen:** Indem Fahrzeuge untereinander oder mit der Infrastruktur kommunizieren, werden gefährliche Situationen frühzeitig erkannt und Unfälle vermieden.
- **Fahrerassistenzsysteme:** Hier wird der Bund die weitere Marktdurchdringung verschiedener Systeme in den Fahrzeugflotten von Pkw, Motorrad,

Lkw und Bussen unterstützen, um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

- **Verbesserung der Straßeninfrastruktur:** Für den Wissenstransfer über wirksame Maßnahmen vor Ort will der Bund innovative Werkzeuge bereitstellen. Dies umfasst zum Beispiel die Entwicklung eines elektronischen „Verkehrsschautools“ für die Bestandsüberprüfung der Verkehrszeichen.

- **Verkehrssicherheit im Rahmen der Radverkehrsoffensive:** Der Entflechtung der Verkehre kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Der Bund will daher beispielsweise den Bau von sicheren Radwegen weiter vorantreiben.

Weitere Informationen unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html



Zentrale Aspekte des Programms Quelle: BMVI

■ „Es kann so einfach sein“

DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion befasst sich mit Rücksicht im Straßenverkehr

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“, verlangt Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese Grundregel gilt für das Verhalten aller Menschen, die sich im Stra-

Wir wollen die Menschen zu mehr Umsicht und Rücksicht ermuntern.

Prof. Dr. Walter Eichendorf,
DVR-Präsident

ßenverkehr bewegen – von Fußgängerinnen und Fußgängern über Radfahrende bis hin zu Autofahrenden. Jedoch sind lediglich 20 Prozent der Verkehrsteilnehmenden der Meinung, dass das Verkehrsgeschehen in ihrer Umgebung von gegenseitiger Rücksicht geprägt ist.

„Offenbar gibt es ein Missverständnis zwischen dem idealen, dem gewünschten und dem wahrgenommenen Verhalten im Straßenverkehr“, sagt DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf. Dieses Missverhältnis zu erklären und aufzuzeigen, was Rücksicht bedeutet, stehen im Mittelpunkt der gemeinsamen Schwerpunktaktion „Es kann so einfach sein“ des DVR, der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften. Die Aktion liefert alltagspraktische Tipps und gibt Hinweise für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr. „Wir wollen die Menschen zu mehr Umsicht und Rücksicht ermuntern“, fasst Prof. Eichendorf zusammen. Ganz nach der Devise: Miteinander statt gegeneinander – gelassen läuft´s besser.

Um Beschäftigte für das Thema zu sensibilisieren, haben der DVR, die Unfallkassen und Berufsgenossenschaften Medien und Materialien erstellt, die innerbetrieblich genutzt werden können. Mithilfe von

Filmen, Seminarmaterialien und Präsentationen ist es möglich, Kurzvorträge mit einer Dauer von 15 Minuten oder Seminare mit einer Dauer von 45 Minuten durchzuführen. Neben den Seminarmaterialien können eine Aktionsbroschüre, Poster, Faltblätter sowie ein Aufsteller bestellt werden. Die Aktionsbroschüre eignet sich besonders gut als Handout in den Seminaren.

Alle Medien und Materialien können unter www.ruecksicht-ist-einfach.de bestellt werden.

Versicherte der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften können innerhalb des Aktionszeitraums (19. Juni 2021 bis 28. Februar 2022) über die Webseite zudem an einem Gewinnspiel teilnehmen. Es warten viele attraktive Sachpreise.



Foto: SW MEDIA

■ Drei Fragen an ...

Wolfgang Packmohr, Polizeidirektor a.D. und Leiter der Ortsgruppe Essen des FUSS e.V. Der Verein ist seit kurzem Mitglied im DVR.



Foto: Privat

1
Herr Packmohr, was erhoffen Sie sich von einer Mitgliedschaft im DVR?

Wir erhoffen uns, dass der Fußverkehr in der Öffentlichkeit noch stärker als Verkehrsart wahrgenommen wird. „Vision Zero“ ist ein Ziel, das uns mit allen anderen Mitgliedern im DVR eint. Je mehr Menschen darauf hinarbeiten, umso größer die Chance, sich diesem Ziel mit vereinten Kräften unter der Nutzung von Synergien durch Zusammenarbeit anzunähern.

Verkehrsarten dürfen nicht weiter gegeneinander ausgespielt werden. Probleme im Verkehrsraum sind Probleme von Menschen. Sie müssen erkannt, benannt und gelöst werden. Dabei müssen die Besonderheit der zu Fuß Gehenden wie der Gehweg als Schutzraum für jedermann und Barrierefreiheit als verbrieftes Menschenrecht Grundlage sein.

2
Wo möchten Sie innerhalb des DVR Akzente für den Fußverkehr setzen?

3
Welche sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Maßnahmen, um die Sicherheit für den Fußverkehr zu verbessern?

1. Gehwege müssen frei von Hindernissen, insbesondere vorrangig frei von geparkten Fahrzeugen sein. Die Kommunen müssen Parkkonzepte erstellen, um den Pkw-Parkverkehr entsprechend den Vorgaben der StVO und der einschlägigen Richtlinien zu regeln. Gehwege sind keine Parkplätze.
2. Zu Fuß Gehende benötigen einen eigenen Verkehrsraum, insbesondere der Radverkehr sollte nicht auf dem Gehweg stattfinden. 30 km/h in den Städten würde es Radfahrenden leichter machen, die vorgesehenen Fahrbahnen zu benutzen, anstatt auf Gehwege auszuweichen. Viele zu Fuß Gehende fürchten sich vor Radfahrenden und Radfahrende sehen zu Fuß Gehende als Hindernis.
3. Zu Fuß zu gehen ist die langsamste und damit umwegempfindlichste Verkehrsart. Der Fußverkehr braucht kurze Wege und kurze Wartezeiten an Querungen. Diese müssen sicher sein; auch dazu würde Tempo 30 beitragen. An stark befahrenen Straßen sind konfliktfreie Ampelschaltungen einzurichten. Querungszeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an Lichtsignalanlagen müssen zudem einer älter werdenden Gesellschaft angepasst werden.

FUSS e.V.

Der FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland wurde 1985 gegründet. Er versteht sich als Drehscheibe für Fachinformationen, politische Lobbyorganisation und Dach für lokale Initiativen. Derzeit gibt es 40 Ortsgruppen in ganz Deutschland.

Weitere Informationen unter:
www.fuss-ev.de



Überholunfälle auf Landstraßen

Sie ereignen sich relativ selten. Doch die Folgen sind umso gravierender: Rund neun Prozent aller Getöteten auf Landstraßen kommen bei Überholunfällen ums Leben. Warum ist das so und welche Maßnahmen können helfen?



Überholmanöver auf Landstraßen können schnell sehr riskant werden. Foto: Ubi17 - Fotolia

Es ist mir ein Rätsel, warum noch nicht auf allen Strecken mit unzureichenden Sichtweiten Überholverbote angeordnet wurden. Wie viele Überholunfälle müssen noch passieren?

Stephan Ruhl, TU Berlin

Bei 72.538 Unfällen auf Landstraßen im Jahr 2019 kamen Menschen zu Schaden, wurden getötet, schwer oder leicht verletzt. 5.172 Mal aufgrund von Überholunfällen, sagt die Unfallstatistik des Statistischen Bundesamts (Destatis). Das sind gerade mal rund sieben Prozent aller Unfälle auf Landstraßen. Allerdings sind die Folgen häufig besonders dramatisch. Neun Prozent der Getöteten auf Landstraßen sind nach Angaben von Destatis Opfer von Überholunfällen. Damit sind Überholunfälle mit

der Versicherer (UDV) heraus, dass rund 70 Prozent der Überholunfälle in Kurven passierten. Auch die Sichtweite spielte eine wesentliche Rolle. Ebenfalls 70 Prozent der untersuchten Überholunfälle ereigneten sich auf Strecken mit einer Sichtweite von 600 Metern oder weniger.

Stephan Ruhl, der zu Überholunfällen am Fachgebiet Straßenplanung und -betrieb der TU Berlin promoviert, bestätigt die Ergebnisse. Anders als die UDV-Studie untersuchte er nicht nur Strecken mit

die folgenschwersten Unfälle auf Landstraßen.

Geringe Sichtweite

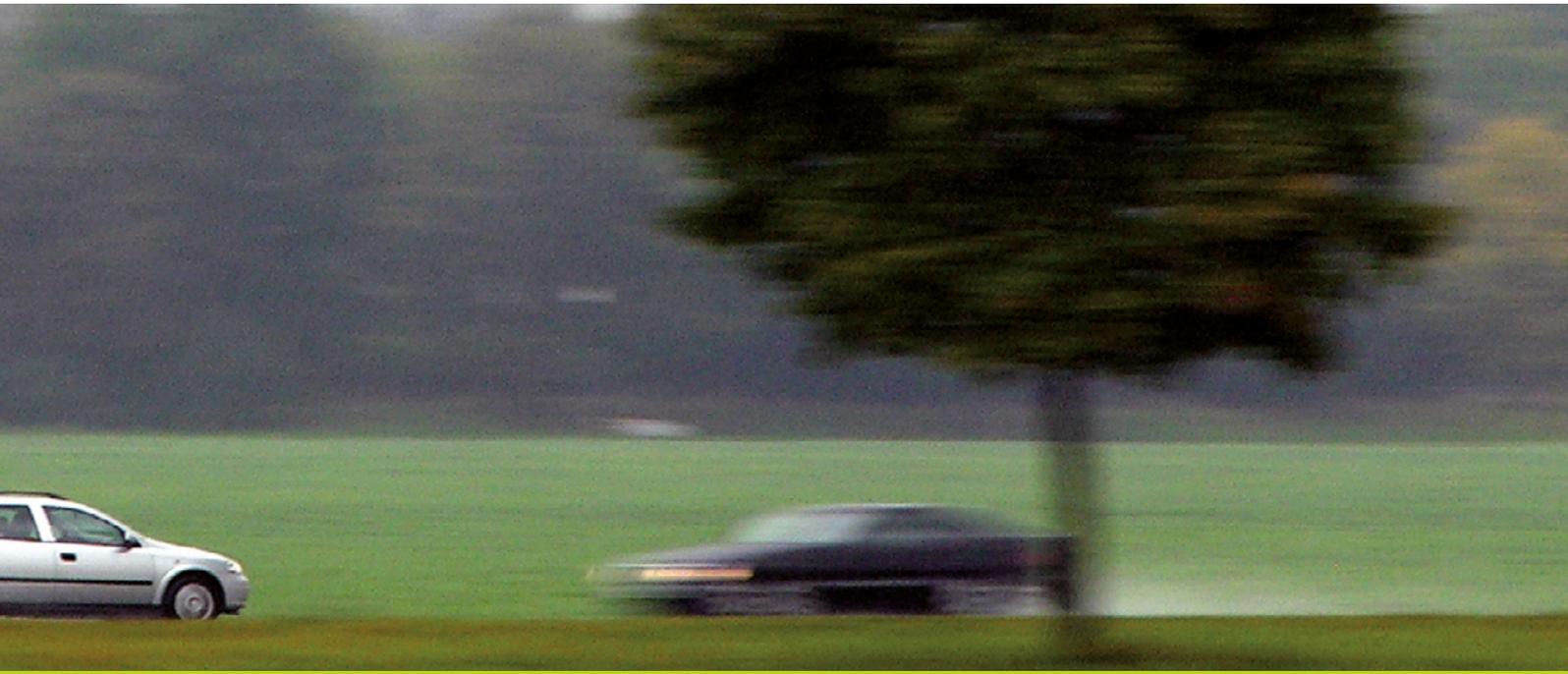
Im Rahmen einer Untersuchung fanden die Fachleute der Unfallforschung

besonders vielen Überholunfällen, sondern ein ganzes Streckennetz.

Dabei stellte er fest, dass die Lage der Straße – Kurve, Kuppe, Ebene etc. – zwar auch einen Einfluss auf Überholunfälle hat. Entscheidende Einflussgrößen seien aber die Sichtweiten und die Verkehrsstärken. Die Wechselwirkung zwischen den beiden Faktoren spiele eine entscheidende Rolle. „Es ist zu beobachten, dass bei geringen Sichtweiten in der Regel seltener überholt wird, bei guten Sichtweiten dagegen häufiger. Dennoch kommt es auch bei weniger riskanten, guten Sichtweiten immer wieder zu Überholunfällen.“

Verkehrsstärke als überlagernder Faktor

Das habe mit der Verkehrsstärke zu tun, lautet Ruhls These. „Ist das Verkehrsaufkommen hoch, kann die Sichtweite noch so gut sein – es wird zu Überholunfällen



kommen. Die Verkehrsstärke ist der überlagernde Faktor“, so der Wissenschaftler.

Präventive Maßnahmen

Was ist zu tun, um das Risiko von Überholunfällen zu reduzieren? Das Forschungsprojekt AOSI - Außerortsstraßensicherheit der TU Dresden untersuchte 2013 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des Bundesverkehrsministeriums die Wirkung von ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen („Blitzern“) und abschnittsweise

angelegten Überholfahrstreifen in Kombination mit Überholverböten in den verbleibenden zweistreifigen Zwischenabschnitten. Dadurch wurde auf den Untersuchungsstrecken entweder die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt oder das Überholen gesichert. Der Vorher-Nachher-Vergleich bestätigte die Wirksamkeit der Maßnahmen.

Überholverböte empfehlen auch die Unfallforscher der UDV. In Bereichen mit geringen oder unzureichenden Sichtweiten sollten Überholverböte

angeordnet werden. Dadurch könnten Verhaltensfehler unterbunden werden. Wichtig seien dabei auch Geschwindigkeitsbeschränkungen. So könnte das Unfallrisiko stärker reduziert werden.

Infrastrukturelle Maßnahmen entscheidend

Förderlich für die Verkehrssicherheit, aber auch die Akzeptanz von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen hält Ruhl Überholfahrstreifen: „Sie schaffen einen Ausgleich und können den Überholdruck auf eine sichere Weise abbauen“. Überholverböte bei geringen Sichtweiten seien das A und O, stimmt er den Unfallforschern zu. „Es ist mir ein Rätsel, warum noch nicht auf allen Strecken mit unzureichenden Sichtweiten Überholverböte angeordnet wurden. Wie viele Überholunfälle müssen noch passieren?“

Sicher Überholen – darauf kommt es an!

Sofern keine Überholverböte bestehen, die Verkehrslage übersichtlich ist und man prinzipiell überholen darf, spielen Abstände und die Sichtweite eine entscheidende Rolle. Wer mit einem Pkw mit Tempo 100 km/h einen Lkw mit 60 km/h sicher überholen möchte, benötigt dafür eine Strecke von 350 Metern. Um nicht mit dem Gegenverkehr zu kollidieren, ist jedoch eine Sichtweite von 600 Metern notwendig. Mehr zum Thema auf unserem Blog: [sicherunterwegs.dvr.de](https://www.sicherunterwegs.dvr.de)





„Männer haben eine deutlich positivere Einstellung zur Geschwindigkeit“

Der Verkehrspsychologe Dr. Hardy Holte von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über die Unterschiede zwischen Männern und Frauen bei Überholmanövern, „falsche“ Erwartungen und wie wir alle für die Gefahren der Landstraße sensibilisiert werden können.

Herr Dr. Holte, warum führen Menschen Überholmanöver durch, selbst wenn sie um das Unfallrisiko wissen?

Viele Menschen neigen dazu, die Unfallgefahr eher bei anderen zu sehen, aber nicht bei sich selbst. Ein wesentlicher Grund für eine solche Haltung besteht darin, dass Personen häufig der Überzeugung sind, viel besser Auto fahren zu können als die anderen. Zudem glauben sie, dass sie über die erforderlichen Kompetenzen verfügen, Unfälle zu vermeiden, was anderen häufig abgesprochen wird. Deshalb wird das rein statistische Wissen um ein erhöhtes Unfallrisiko beim Überholen auch erst dann das Fahrverhalten einer Person beeinflussen können, wenn diese Person akzeptiert, dass ein erhöhtes Risiko auch für sie selbst besteht.



Foto: Privat

Laut Unfallforschung der Versicherer sind rund 85 Prozent der Verursacher von Überholunfällen männlich und circa 45 Prozent unter 30 Jahre alt. Welche Rolle spielen bei Überholunfällen Testosteron und Unerfahrenheit?

Generell unterscheiden sich Männer von Frauen durch eine stärker ausgeprägte Risikobereitschaft, ein stärkeres Bedürfnis nach neuen, intensiven Erlebnissen („Sensation Seeking“) und durch eine stärkere physische Aggressionsbereitschaft. Diese Eigenschaften haben auch Auswirkungen auf das riskante Verhalten im Straßenverkehr. Außerdem haben Männer eine deutlich positivere Einstellung zur Geschwindigkeit als Frauen, und es ist ihnen wichtiger, eigene Kompetenzen unter Beweis zu stellen und auch zu demonstrieren. Unerfahrenheit bei jungen Fahrern und Fahrerinnen trägt dazu bei, die eigenen Fähigkeiten sowie die möglichen Konsequenzen des Verhaltens nicht korrekt einzuschätzen. Hinzukommt, dass positive Erfahrungen mit riskanten Fahrverhaltensweisen „falsche“ Erwartungen stärken und ein Umlernen erschweren.

Welche Rolle spielen Ablenkung und Müdigkeit bei Unfällen mit dem Gegenverkehr? Gibt es Untersuchungen dazu?

Hierzu sind keine Studien bekannt. Auch die amtliche Unfallstatistik kann hierauf keine Antwort geben, da „Ablenkung“ als Unfallursache nicht erfasst wird. Allerdings ist anzunehmen, dass beim Überholvorgang auf einer Landstraße Ablenkung als Unfallursache eine eher geringe Rolle spielen dürfte. Der Überholvorgang erfordert volle Aufmerksamkeit. Mögliche Ablenkungen wie das Telefonieren sind in einer solchen Situation eher unwahrscheinlich. Die Aufmerksamkeitssteigerung dürfte – zumindest für diesen Augenblick – eventuell vorhandene Müdigkeit verdrängen. Ob Müdigkeit grundsätzlich die Bereitschaft zum Überholen verringert, ist nicht bekannt, wäre aber durchaus denkbar. Anders verhält es sich beim Abkommen von der Fahrspur (nicht während eines Überholvorgangs). In diesem Fall könnten Ablenkung und Müdigkeit durchaus als Ursachen für einen Unfall mit dem Gegenverkehr relevant sein. Entsprechende Zahlen liegen bislang jedoch nicht vor.

Wie können Menschen mit riskanter Fahrweise für die Gefahren sensibilisiert werden?

Durch Kommunikation im Rahmen von Aufklärungskampagnen, Zielgruppenprogrammen, Artikeln oder Beiträgen zur Information in den unterschiedlichsten Medien – online und offline. Zielsetzung sollte es sein, die Erwartungsstruktur von Verkehrsteilnehmenden zu verändern. Nichts anderes verbirgt sich hinter dem Begriff „Sensibilisierung für die Gefahren“. Autofahrerinnen und -fahrer sollten verstehen, welche Bedeutung einer Überschätzung der eigenen Fähigkeiten zukommt, welche Auswirkungen starke Emotionen und Erwartungen im Entscheidungsprozess besitzen und wie sich die jeweiligen situativen Umstände auf die eigenen Entscheidungen und das Verhalten auswirken. Dabei ist es wichtig, den möglichen negativen Einfluss von Mitfahrenden zu thematisieren.

Interview: Julia Fohmann

■ Nachrüstung zum Pedelec birgt Gefahren

Im Jahr 2020 sind nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) rund 1,95 Millionen Elektrofahrräder in Deutschland verkauft worden, ein Zuwachs von 43 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Parallel dazu ist 2020 allerdings laut Statistischem Bundesamt auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit Pedelec-Beteiligung um 19,1 Prozent gestiegen: 137 Pedelec-fahrende sind im vergangenen Jahr auf deutschen Straßen ums Leben gekommen. „Um sicher unterwegs zu sein, sind ein voll funktionsfähiges und verkehrstaugliches Elektrofahrrad sowie die passende Ausrüstung ein absolutes Muss“, sagt Frank Schneider, Referent für Fahrzeugtypgenehmigung beim TÜV-Verband.

Eine preiswerte Alternative zu einem fertigen E-Bike sind Umbau-Sets, mit denen gewöhnliche Fahrräder zu Pedelecs umgerüstet werden können. Vor dem Kauf sollten Interessierte jedoch genau prüfen, ob das eigene Fahrrad dem Tuning gewachsen ist. Umbauwillige sollten berücksichtigen, dass die Herstellergarantie für das Fahrrad nach einer Umrüstung verfällt und sie keine Materialfehler mehr beanstanden können.

Der TÜV-Verband informiert, was bei einem Umbau zu beachten ist:

- Das Fahrrad sollte nicht zu alt sein; im laufenden Betrieb können durch normalen Verschleiß und Materialermüdung

Schäden entstanden sein, die mit bloßem Auge nicht zu erkennen sind.

- Zusätzliches Gewicht: Motor, Akku, Kabel und Bedienelement können bis zu neun Kilo wiegen.
- Damit eine verlässliche Bremswirkung erreicht werden kann, sollten moderne Scheibenbremsen verbaut werden.
- Front-, Mittel-, oder Heckmotor: Je nach Motor-Typ entsteht an der hauptsächlich belasteten Position ein höherer Verschleiß. „Für das E-Bike Marke Eigenbau eignen sich ein Heckmotor oder ein Mittelmotor am besten“, empfiehlt Schneider. „Heckmotoren sind zwar nur mit Kettenschaltung und nicht mit einer Rücktrittbremse kompatibel, dafür können die meisten Fahrräder die Mehrbelastung an der Nabe gut bewältigen.“ Für ein fast unverändertes Fahrgefühl empfiehlt der Experte Mittelmotoren. Das Zusatzgewicht werde gleichmäßig verteilt und Nachrüstungssets seien sowohl mit Ketten- als auch mit Nabenschaltung kompatibel. Manche Sets könnten auch mit Rücktrittbremse kombiniert werden. Durch den Einbau eines Heckmotors verschiebe sich der Schwerpunkt des Fahrrads nach hinten, allerdings Sorge er für ein stabiles Fahrgefühl. Besondere Vorsicht sei bei Frontmotoren geboten, da sie viel Gewicht auf das Vorderrad verlagern und das Lenkverhalten beeinflussen.

Foto: ghost-bikes.de | pd-f

■ Kindersitze richtig einbauen

Der richtige Einbau von Kindersitzen im Auto ist entscheidend für die Sicherheit der Kleinsten im Falle eines Unfalls. Werden dabei die Kopfstützen abgebaut, wie die meisten Sitz- und Autohersteller empfehlen, ergibt sich dabei ein erhöhtes, wenn auch kein schwerwiegendes Verletzungsrisiko. Das haben Crash-Tests des ADAC ergeben.

Wer vor dem Einbau die Bedienungsanleitungen der Sitz- aber auch der Autohersteller liest, findet oft den Hinweis auf das Abnehmen der Kopfstützen beim Einbau – vor allem bei hohen Kindersitzen oder Sitzerrhöhungen mit Rückenlehne. Doch ob von den Kopfstützen oder

der zumeist empfohlenen Demontage tatsächlich Gefahren ausgehen, hat der ADAC durch mehrere Heckaufprall-Tests untersucht.

Die Auswertung der Crashversuche zeigt außerdem, dass beim verwendeten Sitz der Gruppe III mit einem zehnjährigen Dummy die Kopfstütze sogar eine abstützende Wirkung hat, die der Kindersitz allein nicht bieten kann. So reduziert die Kopfstütze die auftretenden Kräfte (Beschleunigung, Zugkraft und Biegemoment) deutlich. Gleichzeitig halten sich die negativen Auswirkungen auf den Sitzkomfort in Grenzen. Daher sollten nach Ansicht des ADAC die Kopfstützen nicht

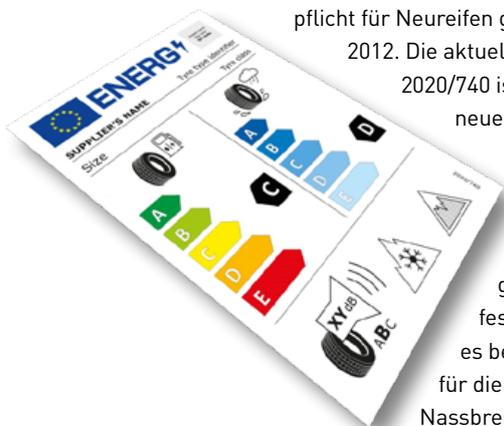
– wie in vielen Bedienungsanleitungen empfohlen – grundsätzlich ausgebaut werden. Vielmehr sollten Eltern unter Berücksichtigung von Größe und Gewicht des Kindes sowie den Gegebenheiten des Kindersitzes individuell entscheiden und vorzugsweise die Kopfstütze nicht abnehmen.



Die Kopfstütze reduziert die auftretenden Kräfte.
Foto: ADAC

■ Neues Reifenlabel

Zum 1. Mai 2021 hat die Europäische Kommission ein neues Reifenlabel eingeführt. Die Kennzeichnungspflicht für Neureifen gibt es bereits seit 2012. Die aktuelle Verordnung (EU) 2020/740 ist Grundlage des neuen Labels und legt Informationspflichten zu Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externem Rollgeräusch von Reifen fest. Änderungen gibt es bei den Labelklassen für die Rollwiderstands- und Nassbremswerte. Sie laufen künftig unter den Buchstaben A bis E (anstatt A bis G). Darauf weist der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hin.



Beim externen Vorbeifahrgeräusch ersetzen die Kategorien A, B und C die bisher abgebildeten Schallwellen (eins, zwei oder drei). Zusätzlich enthält das neue Reifenlabel jetzt Angaben zur Reifenmarke, Typkennung, Dimensionsbezeichnung und Eignung des Reifens auf Schnee und Eis sowie einen QR-Code mit weiteren Details zum Pneu.

Ziel der Änderungen ist es, die Informationen auf den Reifenlabeln für Kunden verständlicher zu machen. Durch eine bewusster Kaufentscheidung soll die Sicherheit auf den Straßen erhöht werden und sich die wirtschaftliche sowie ökologische Effizienz des Straßenverkehrs verbessern.

Weitere Informationen unter: www.dasreifenlabel.de



Der Zustand der Reifen sollte regelmäßig geprüft werden.
Foto: ©romaset - stock.adobe.com

■ Sicheres Abbiegen



Immer wieder gefährlich: rechtsabbiegende Fahrzeuge Foto: DVR

Unfälle mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen sind nach wie vor an der Tagesordnung und gefährden besonders Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. Continental hat jetzt ein Abbiegeassistenzsystem mit neuer Nahbereichsradar-Technologie entwickelt, das die Fahrzeugumgebung in einer deutlich höheren Auflösung als bislang erfasst. Wenn sich von rechts hinten Roller- oder Radfahrende sowie Personen zu Fuß nähern, erkennt der Nahbereichsradar die Gefahr. Reagieren Fahrende nicht auf eine Warnung, leitet der Radar ein entsprechendes Signal an die Bremse weiter und das Auto stoppt, bevor es zu einem Unfall kommt. Das System leistet nach Angaben von Continental bereits jetzt, was Euro NCAP-Szenarien ab 2022 verlangen: eine weitere Verbesserung des Schutzes für schwächere Verkehrsteilnehmende.

Ein Rechtsabbiegeassistent für Pkw, so ergab eine Auswertung der Continental-Unfallforschung, könnte rund fünf Prozent aller Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Radfahrenden in Deutschland und weitere sechs Prozent der Unfälle, bei denen Radelnde leicht verletzt werden, verhindern helfen.

Im Lkw-Bereich ist der Einbau von Abbiegeassistenten ab Juli 2022 für alle neuen Fahrzeugtypen EU-weit Pflicht. Wie dringlich diese Regelung ist, verdeutlichen die Zahlen: Mithilfe des Rechtsabbiegeassistenten bei Lkw könnten allein in Deutschland 36 Prozent aller Unfälle, bei denen Radfahrende getötet werden, verhindert werden.

■ Vision Zero: Klarer Auftrag an die nächste Bundesregierung

Eine Stellungnahme von DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf



Der Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungskoalition im Bund war ein Etappensieg: Die Vision Zero wurde dadurch zum Auftrag an die Bundesregierung. Auch auf Länderebene ist die Vision Zero mittlerweile fast Standardrepertoire in den Koalitionsverträgen der Regierungsparteien.

Von der nächsten Regierungskoalition auf Bundesebene werden wir einen Qualitätssprung einfordern: Die Vision Zero gehört nicht bloß als Zielvorgabe ins Auftragsbuch der Bundesregierung. Sie muss tatsächlich zur Strategie werden. Das politische Bekenntnis zur Vision Zero ist nicht kleinzureden und ein grandioser Erfolg des DVR und seiner Mitgliedsorganisationen. Aber dieses Bekenntnis und quantifizierbare Ziele sind nur der Ausgangspunkt für einen Maßnahmenkatalog, der Wirkung zeigen muss: Die spürbare Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Mit den zehn Top-Forderungen (www.dvr.de/ueber-uns/top-forderungen) hat der DVR den Maßnahmenkatalog auf Basis des fachlichen Erfahrungsschatzes seiner Mitglieder umrissen. Daraus folgen

ganz konkrete Aufträge an die Bundesebene, die explizit in den Koalitionsvertrag gehören, um die Vision Zero als Strategie umzusetzen:

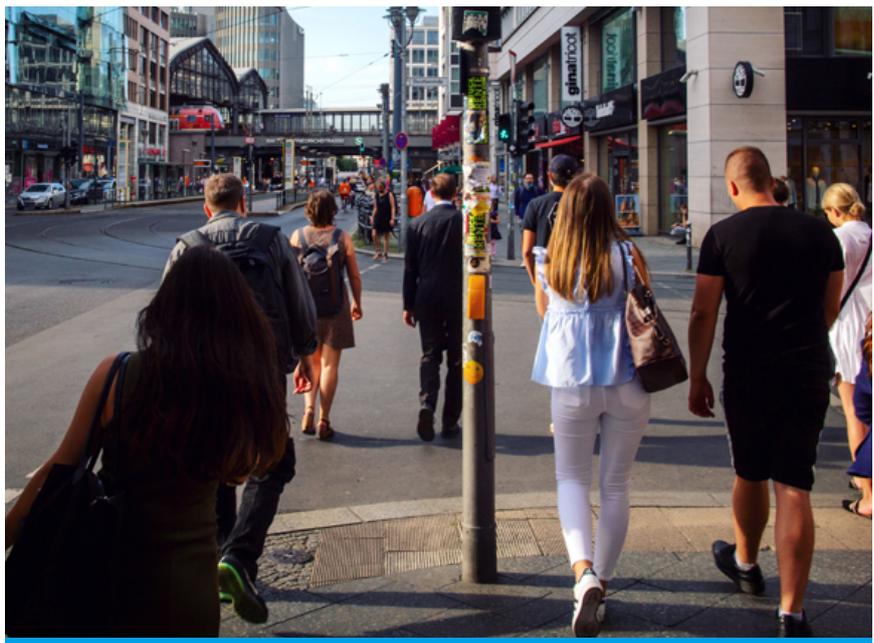
Sanktionensystem reformieren

Der Bund muss seinen Beitrag leisten, damit die Einhaltung der Verkehrsregeln verbessert wird. Das gesamte Sanktionensystem benötigt eine umfassende Reform: Die Höhe der Sanktion muss das Gefährdungspotenzial des Verkehrsverstoßes widerspiegeln, um präventive Wirkung zu entfalten. Die jüngste Verschärfung der Bußgeldkatalog-Verordnung kann dabei nur ein Puzzleteil eines stimmigen Gesamtgefüges darstellen. Auch die Medizinisch-Psychologische-Untersuchung (MPU) sollte in den Blick genommen werden: Alkoholfahrten ab 1,1 Promille Blutalkohol sind keine Lappalie und müssen die Anordnung einer MPU nach sich ziehen. Für Radfahrende müssen Trunkenheitsfahrten ab demselben Messwert endlich als

Ordnungswidrigkeit eingestuft werden. Die Ankündigung eines Modellversuchs für Alkohol-Interlocks steht schon im aktuellen Koalitionsvertrag, umgesetzt wurde sie nicht.

Fußgängerfreundliche StVO

Der Bund muss ein Verkehrsrecht schaffen, das alle Verkehrsteilnehmenden bestmöglich schützt. Dafür brauchen wir mindestens eine fußverkehrsfreundliche StVO-Novelle. Wichtig sind beispielsweise bessere Sichtfelder an Kreuzungen und Einmündungen. Dafür sollte das im § 12 StVO geregelte Halt- und Parkverbot auf je zehn Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten erweitert werden. Aber auch eine niedrige Fahrgeschwindigkeit kann helfen, Verkehrsunfälle zu vermeiden oder zumindest die Verletzungsschwere zu reduzieren. In Bereichen, wo sich viele Personen zu Fuß aufhalten, sollten deshalb Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden. Dafür benötigen die Kommunen mehr



Der DVR fordert eine fußgängerfreundliche StVO-Novelle. Foto: Qube's Pictures | Pixabay

Spielraum für verkehrsrechtliche Anordnungen. Auf den Prüfstand gehört wegen der hohen Unfallgefahr an Knotenpunkten auch die Regelung des Vorrangs für Fußgängerinnen und Fußgänger, die in der Praxis viel zu oft durch das Recht des Stärkeren ersetzt wird.

Präventionsprinzip verankern

Wir müssen es schaffen, das Präventionsprinzip im Verkehrssystem zu verankern. Dafür benötigen die kommunalen Behörden mehr Freiheiten, eine durchgängige Netzplanung für alle Verkehrsteilnahmeannten umzusetzen und alle nötigen Mittel einzusetzen, um Gefahrenstellen zu vermeiden. Der Nachweis einer örtlichen Gefahrenlage als Voraussetzung für verkehrsrechtliche Anordnungen ist ein zynischer Mechanismus: Erst wenn eine Gefahrenstelle durch Blut auf der Straße nachgewiesen ist, darf nach der aktuellen Rechtslage gehandelt werden.

Der Gesundheitsschutz, gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnahmeannten, sollte als Ziel für das gesamte Verkehrsrecht vorgegeben werden. Dabei sollte klargestellt werden, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht. Vielleicht wäre es das Beste, die Vision Zero in einem Bundesmobilitätsgesetz ganz unmissverständlich zu verankern?

Wenn sich der Bund, wie angekündigt, stärker in die Aus- und Fortbildung des Personals in Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden einbringt, kann er die Länder bei der Umsetzung eines sicheren Verkehrssystems effektiv unterstützen.

Fahranfängerrisiko mindern

Der Bund kann dazu beitragen, das Fahranfängerrisiko zu mindern. Dazu liegt seit 2019 ein Konzept einer Monitoring-Phase mit Feedbackfahrten zur Verbesserung der Selbstwahrnehmung vor.

Fahranfängerinnen und Fahranfänger könnten im Rahmen eines Optionsmodells freiwillig edukative und fahrpraktische Maßnahmen in Anspruch nehmen – mit dem Anreiz, ihre Probezeit zu verkürzen. Die Länder haben der rechtlichen Vorbereitung eines Modellversuchs zugestimmt, auch hier liegt der Ball bei der neuen Bundesregierung.

Sicherheitspotenzial der Fahrzeugtechnik

Auch die Fahrzeugtechnik wird weiterhin erhebliche Beiträge zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten leisten. Die Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten muss durch einen Aufwuchs der Fördermittel beschleunigt werden. Deutschland muss zudem europäisch und international der Treiber für ein höchstmögliches Sicherheitsniveau bei allen Stufen des automatisierten Fahrens sein. Die Bedienung und Überwachung von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen stellen zudem neue Anforderungen, die angemessen in den Fahrschulunterricht und die Fahrerlaubnisprüfung integriert werden müssen.

Allein auf die Technik zu setzen reicht aber nicht aus, der mächtigste Hebel der Unfallprävention ist eine angemessene Geschwindigkeit.

Geschwindigkeiten reduzieren

Allein auf die Technik zu setzen reicht aber nicht aus, der mächtigste Hebel der Unfallprävention ist eine angemessene Geschwindigkeit. Auch zur politischen Auseinandersetzung zum Thema Tempolimit ist der DVR mittlerweile klar positioniert: Generelle Tempolimits für alle Kraftfahrzeuge auf Bundesautobahnen sind gefordert, um die Anzahl an Schwerverletzten und Verkehrsunfalltoten nachhaltig zu reduzieren. Ein augenscheinlich noch größerer Effekt für die

Verkehrssicherheit ist auf Landstraßen zu erzielen: Auf schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern sollte 80 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit gelten.

Die nächste Bundesregierung hat mit diesen Aufgaben kein einfaches Programm und auch Dinge anzupacken, die bislang liegen geblieben sind. So fordern die Länder von der Bundesregierung beispielsweise schon seit vielen Jahren immer wieder eine Reform des Bußgeldkatalogs.

Pakt für Verkehrssicherheit

Gleichzeitig hat die nächste Bundesverkehrsministerin oder der nächste Bundesverkehrsminister jedoch beste Ausgangsbedingungen: Bei der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz am 4. Mai 2021 haben sich viele Organisationen dazu bekannt, ihren Beitrag zur Vision Zero zu leisten – ganz wichtig sind dabei die kommunalen Spitzenverbände. Aber auch zahlreiche weitere DVR-Mitglieder wie die Automobilclubs, ein ganze Reihe an Einzelunternehmen und nicht zuletzt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) sind dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ beigetreten. Auch liegt mittlerweile das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes vor, das viele der notwendigen Maßnahmen auflistet. Vor allem aber haben die Länder sich mit einstimmigem Beschluss der Verkehrs-

ministerkonferenz im Herbst 2020 zu dem Ziel bekannt, gemeinsam mit der Bundesebene die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr in der laufenden Dekade um 40 Prozent zu senken.

Wir erwarten von der nächsten Bundesverkehrsministerin oder dem nächsten Bundesverkehrsminister also nichts Geringeres, als nächstes Jahr bei der 2. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz als Zwischenstand einen genauen Fahrplan zur Umsetzung der Vision Zero vorzustellen.

■ Welche Leitpfosten müssen für die Vision Zero gesetzt werden?

Mit Blick auf die Bundestagswahl am 26. September 2021 hat der DVR-Report bei Fachpolitikerinnen und -politikern der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU, SPD, FDP, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke nachgefragt, welche zentralen Herausforderungen auf die künftige Bundesregierung zukommen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Welche ist die wichtigste Maßnahme, die sich die nächste Bundesregierung für die Umsetzung der Vision Zero vornehmen muss?

Was kann die zukünftige Bundesregierung tun, um zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr beizutragen?

Besonders viele Menschen verunglücken auf Landstraßen. Welchen Beitrag kann die zukünftige Bundesregierung leisten, um die Verkehrsteilnehmenden dort besser zu schützen?



Alois Rainer, CDU/CSU

1. Grundsätzlich ist die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland eine Erfolgsgeschichte.

Von 1991 bis heute ist zum Beispiel die Zahl der Verkehrstoten um über 70 Prozent gesunken. Aber es sind immer noch zu viele Menschen, die im Straßenverkehr ihr Leben lassen.

Der größte Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr ist der Mensch – die meisten Unfälle gehen auf menschliches Versagen zurück. Deshalb müssen wir die Digitalisierung nutzen, um Autos miteinander zu vernetzen und die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und ihrem Umfeld auszubauen. Darin sehe ich großes Potenzial. Außerdem müssen wir die Verkehrsleitsysteme verbessern. Auch das kann dazu beitragen, dass der Straßenverkehr sicherer wird.

2. Das Problem für ein besseres Miteinander ist oft der Platz. Von dem gibt es leider immer zu wenig. Deshalb ist es wichtig, dass wir den Verkehr ein ganzes Stück entzerren. Das ist schwierig. In Städten ist man dran. Aber wir müssen den Platz auch in ländlichen Bereichen entzerren. Das funktioniert auch dort. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0, den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vorgestellt hat, haben wir schon einen guten Aufschlag gemacht. Gerade im ländlichen Raum wäre es wichtig, dass wir landwirtschaftliche Wirtschaftswege für den Radverkehr erschließen. Auch in ländlichen Gebieten möchten wir Radwege bauen und so den Verkehr voneinander trennen. Ich denke, mit diesen Maßnahmen haben wir eine gute Chance, zu einem besseren Miteinander zu kommen.

3. Es stimmt, dass viele Menschen gerade auf Landstraßen schwer verunglücken. Deswegen braucht es speziell für Landstraßen auch eigene Maßnahmen. Die Koalitionsfraktionen haben noch vor der Sommerpause einen gemeinsamen Antrag für mehr Verkehrssicherheit in den Bundestag eingebracht. Er beinhaltet unter anderem, dass die Kommunen die Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen leichter reduzieren können, beispielsweise Tempo 80 km/h, wenn sich Straßenräume verengen. Oder, dass Überholverbote einfacher eingeführt werden können, wenn die Sicht zum Überholen schlecht ist. Auch das wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen beitragen.

Foto: Deutscher Bundestag/ Inga Haar



Elvan Korkmaz-Emre, SPD

1. Für mich sind das Geschwindigkeitsbegrenzungen im weitesten Sinne. Zum Beispiel Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften, aber ich denke auch an Autobahnen und natürlich

Landstraßen. Möglicherweise gibt es „effektivere“ Maßnahmen, aber ich bin überzeugt, dass davon ein klares Zeichen ausgeht und dies langfristig auch zu einer Entspannung des Fahrverhaltens führt.

In der StVO steht: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Das wird aber leider nicht von allen Teilnehmern beherzigt. Ich denke über das Thema Geschwindigkeitsbegrenzungen lässt sich diese Botschaft gut kommunizieren und unsere Mobilität auch ein Stück weit entschleunigen. Das ist zur Erreichung der Vision Zero unumgänglich und insofern mehr als zeitgemäß.

2. Vieles! Und dabei ist nicht nur das Verkehrsressort gefragt. Klar ist doch, wenn die Mobilitätswende gelingen soll, dann müssen insbesondere der Rad- und Fußverkehr auch für ältere Menschen attraktiver und das heißt vor allem sicherer werden. Dafür brauchen wir das Ordnungsrecht, aber auch bauliche Veränderungen in den Kommunen. Immerhin handelt es sich hierbei um die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Und zum Schluss trotzdem wichtig: Wir sollten gemeinsam mit den Ländern Prävention und Verkehrserziehung weiter verstärken, denn wir können sicher nicht jeden potenziellen Konflikt baulich vermeiden.

3. Ich erwarte konkrete Maßnahmen oder vielmehr ein konkretes Maßnahmenpaket. Denn die meisten der Verkehrsunfälle mit Todesfolge geschehen auf Landstraßen, aber aus unterschiedlichen Gründen. Die Vorschläge liegen schon auf dem Tisch: Wir brauchen explizite Überholverbote, wo die Verhältnisse den Überholvorgang nicht zulassen. Bei schmalen Fahrbahnen darf höchstens Tempo 80 gelten. Und Leitplanken mit Unterfahrschutz können Motorradfahrern das Leben retten.

Und last but not least, brauchen wir auch einen anderen Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr. Ich denke, das trägt sich nicht.

Foto: Privat



Oliver Luksic, FDP

1. Für mehr Verkehrssicherheit brauchen wir dringend Automatisierung und Vernetzung. Darin liegen die größten Potenziale hin zu mehr

Verkehrssicherheit. Deswegen ist es ganz wichtig, weitere Schritte auf dem Weg zum autonomen Fahren zu gehen. Lokale Gefährdungen wie Staus oder Unwetter können durch passende Fahrerassistenzsysteme noch früher als bisher erkannt werden. Wir haben ja bereits den Notbremsassistenten, der sehr gut wirkt. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir beim hochautomatisierten Fahren große Potenziale haben auf dem Weg zur Vision Zero.

2. Wir brauchen die digitale Vernetzung sowohl zwischen den Fahrzeugen als auch zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. Wir müssen aber auch bei den verschiedenen Verkehrsträgern zu einem besseren Miteinander kommen. Die Reform der StVO ist hier ein wichtiger Weg, damit es vor Ort bessere Lösungen geben kann, zum Beispiel vor Schulen und Kitas verkehrsberuhigende Maßnahmen oder die Ausweisung von Radverkehrszonen. Ich glaube, hier liegt der Schlüssel in der lokalen Umsetzung der Maßnahmen. Der Bund muss die Rahmenbedingungen schaffen, damit die Kommunen handeln können.

3. Unfallschwerpunkte bei schweren und vor allem auch bei tödlichen Unfällen sind die Landstraßen, nicht die Autobahnen. Das gilt vor allem auch in Relation zu den gefahrenen Kilometern. Deswegen muss der Bund zusammen mit den Ländern, die für die Landstraßen überwiegend zuständig sind, sehr viel mehr Aufmerksamkeit auf diese Straßen richten. Das betrifft vor allem die Infrastruktur: belastbarere Oberflächen, bessere Markierungen, aber auch Schutzplanken und Unterfahrschutz an gefährlichen Kurven und dort, wo es notwendig ist und Sinn macht, Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen. Ein stärkerer Fokus auf Landstraßen ist das beste Mittel, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und gerade schwere Unfälle zu verhindern.

Foto: Fee-Gloria Groenemeyer



Stefan Gelbhaar, Bündnis 90/ Die Grünen

1. Es sind zwei Punkte, die ganz wesentlich sind. Zum einen sind das ganz klar Tempolimits auf Autobahnen, auf Landstraßen und auch innerorts.

Denn eine geringere Geschwindigkeit bedeutet weniger schwere Unfälle. Der zweite Punkt ist die Ausstattung der Fahrzeuge. Diese darf nicht mehr nur die Insassen schützen, sondern auch das Umfeld. Dabei hilft die Digitalisierung. Die Technik kann deshalb in Zukunft viel dazu beitragen, dass weniger Unfälle und auch weniger schwere Unfälle passieren.

2. Dafür braucht es mehrere Maßnahmen:

1. Man muss für ein gemeinsames Miteinander im Straßenverkehr werben.
2. Es braucht eindeutige Verkehrsregeln, die auch durchgesetzt werden. Das bedeutet natürlich, dass der Straßenverkehr kontrolliert und überwacht wird, dass Fehlverhalten u.a. mit Bußgeldern sanktioniert wird und dass die Bußgelder so hoch sind, dass sich alle an die geltenden Regeln halten.
3. Die Verkehrsregeln müssen intuitiv klar sein und außerdem befolgt werden können. Dazu bedarf es baulicher Maßnahmen. Baulich können Straßenkreuzungen so gestaltet sein, dass es gar nicht mehr möglich ist, dort zu parken oder zu halten. Dadurch verbessern sich die Sichtbeziehungen unter den Verkehrsteilnehmenden. Und Menschen, die sich gegenseitig sehen, fahren sich auch nicht um.

3. Ich denke, da hilft nur ein Tempolimit von 80 km/h. Das senkt die Geschwindigkeit, dadurch werden sich die tödlichen Unfälle reduzieren. Der zweite Punkt ist: Man muss es den Ländern beziehungsweise den Landkreisen und Kommunen ermöglichen, das Tempo an Unfallschwerpunkten noch weiter zu senken.

Foto: Marco Fechner



Sabine Leidig, Die Linke

1. Das wichtigste ist, dass Tempo rauskommt aus dem Straßenverkehr, insbesondere in Städten. Das bedeutet Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Dafür gibt es inzwischen auch Mehrheiten in der Bevölkerung. Tempo 30 würde dafür sorgen,

dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sich sicherer fühlen und auch sicherer sind, vor allem, wenn sie nicht im Auto sitzen.

2. Was die künftige Bundesregierung auf jeden Fall tun muss, ist dafür zu sorgen, dass alle gute und sichere Wege haben. Das trifft insbesondere für die Fahrradfahrenen aber auch für den Fußverkehr zu. Beide Gruppen haben einfach zu wenig Platz und benötigen mehr Raum und Fürsorge.

3. Das wichtigste ist auch auf den Landstraßen, dass Tempo rauskommt. Wir brauchen dort eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Das ist wirklich genug für Landstraßen. Allerdings muss die Einhaltung der Geschwindigkeit auch kontrolliert werden. Wir brauchen auf Landstraßen mehr Kontrollen, die regelmäßig verlässlich stattfinden, damit Raserinnen und Raser nicht mehr sich und andere gefährden.

Foto: Privat



■ Überprüfung der medizinischen Fahrtauglichkeit

Ein aktueller PIN Flash Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) befasst sich mit der medizinischen Fahrtauglichkeitsüberprüfung. In der Untersuchung, die Inhaberinnen und Inhaber eines Pkw-Führerscheins im Blick hat, stellt der ETSC fest, dass in vielen EU-Staaten die gesundheitlichen Mängel, wie sie in der 3. Führerscheinrichtlinie beschrieben sind, weiter gefasst werden, das gilt auch für Deutschland.

Medizinische Fahrtauglichkeitsüberprüfungen werden nicht nur vor dem Führerscheinwerb durchgeführt, sondern in einigen EU-Ländern auch vorausgesetzt, um die Fahrerlaubnis zu erneuern. Das ist ab einem gewissen Alter in Finnland, Irland, Luxemburg, den Niederlanden, Portugal, der Slowakei, Slowenien und Zypern der Fall. Unterschiedlich ist auch, wie und von wem diese Überprüfungen durchgeführt werden. Während in einigen Ländern Selbsteinschätzungen ausreichen, bedarf es in anderen Ländern speziell geschulter Ärztinnen und

Ärzte oder Untersuchungszentren. In manchen Staaten gibt es gesetzliche Vorgaben hinsichtlich der medizinischen Untersuchung, in anderen Leitlinien, die forschungsgestützt sind.

In Frankreich, Irland und Spanien zum Beispiel sind die Führerscheininhaberinnen und -inhaber dazu verpflichtet, körperliche Mängel ihrer zuständigen Fahrerlaubnisbehörde mitzuteilen. In Dänemark, Finnland und den Niederlanden sind Ärztinnen und Ärzte dazu verpflichtet, körperliche Einschränkungen eines Patienten oder einer Patientin an die Fahrerlaubnisbehörde mitzuteilen. In Deutschland geschieht dies nur sehr selten, und zwar nur dann, wenn Gefahr im Verzug ist.

Laut gültiger EU-Führerscheinrichtlinie darf keine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, wenn Alkoholabhängigkeit vorliegt oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht getrennt werden können. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob im



Regelmäßige medizinische Check-ups sind auch für die Fahrtauglichkeit wichtig. Foto: VKM

Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie das Fahren mit einem Alkohol-Interlock einschließlich begleitender Reha-Maßnahme nicht nur Alkoholauffälligen, sondern auch Alkoholabhängigen ermöglicht werden soll.

Den kompletten Bericht gibt es hier:

etcs.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-40_Final.pdf

50

■ 50 Jahre Schüler-Unfallversicherung

Wenn Kinder in der Kita toben, auf dem Schulhof bolzen oder Studierende beim Unisport aktiv sind, passiert schnell mal ein Unfall. Dann ist es gut zu wissen, dass in diesen Fällen die Schüler-Unfallversicherung greift: Die Versicherten selbst oder ihre Eltern zahlen keine Beiträge. Die Kosten für die Heilbehandlung, die Rehabilitation und für mögliche Renten zahlt die öffentliche Hand. Dieser Schutz gilt auch bei Ausflügen, Exkursionen, im Hort sowie auf dem Weg von oder zur Bildungseinrichtung.

Im Jahr 2019 war die Schülerunfallversicherung für 17,6 Millionen Versicherte zuständig, eine Zahl, die in den vergangenen 20 Jahren relativ konstant war. Deutlich gesunken ist hingegen die Zahl der Unfälle, die die Versicherten in den Bildungseinrichtungen oder auf dem Weg erlitten haben: Ereigneten sich im Jahr 1999 noch 86 Unfälle in Bildungseinrichtungen und 8,6 Wegeunfälle pro 1.000 Versicherte, waren es 20 Jahre später nur noch 66,9 Unfälle und 6,2 Wegeunfälle.

Am 1. April 1971 trat das „Gesetz über die Unfallversicherung der Schüler und Studenten sowie Kinder in Kindergärten“ in Kraft.

■ Fahranfänger: Zusammenhang zwischen Handynutzung und Trunkenheit

Junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die während der Fahrt das Smartphone zum Telefonieren in der Hand halten, fahren wahrscheinlich auch häufiger unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, ohne Führerschein oder über rote Ampeln.

Das hat eine repräsentative Studie der TH Köln und der Universität Limerick (Irland) unter 700 jungen Autofahrerinnen und Autofahrern in Deutschland ergeben.

„Durch unsere Studie sind wir auf eine Kohorte von Befragten gestoßen, die verschiedene Arten von hochriskantem Verhalten an den Tag legen. Ausgegangen sind wir von jungen Fahrerinnen und Fahrern, die angaben, dass sie während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefonieren. Anschließend haben wir geschaut, ob diese Personen auch häufiger andere problematische Fahrverhalten aufweisen“, erläutert Tim Jannusch vom Institut für Versicherungswesen (iwvKöln) der TH Köln.

Ergebnis: Junge Fahrer und Fahrerinnen, die während der Fahrt telefonieren,

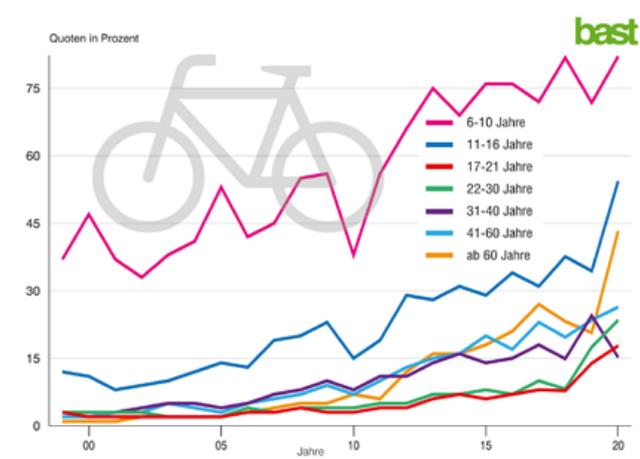
sind auch häufiger unter Alkohol- oder Drogeneinfluss unterwegs, ignorieren rote Ampeln und fahren mit mehr Passagieren als Sicherheitsgurte vorhanden sind. Zudem gab fast die Hälfte (44 Prozent) aller Befragten in der Studie an, ihr Smartphone zu verstecken, wenn sie es während der Fahrt benutzen. „Neben der eigentlichen Aktivität am Smartphone kommt das Verbergen der Nutzung als weitere Ablenkung hinzu. Was ohnehin schon riskant sein kann, wird dadurch potenziell noch lebensbedrohlicher“, so Michaela Völler, Leiterin der Forschungsstelle Versicherungsmarkt am iwvKöln.

Nach Ansicht des internationalen Forschungsteams der TH Köln und der Universität Limerick könnten Verkehrs-sicherheitsbehörden auf der Grundlage dieser Ergebnisse Informationskampagnen gezielt auf die jüngere Klientel ausrichten. „Unter anderem müssen wir erreichen, dass die Nutzung des Handys während der Fahrt als sozial inakzeptabel angesehen wird und jüngere Fahrerinnen und Fahrer sich nicht gezwungen fühlen, zum Beispiel auf eine WhatsApp zu reagieren“, sagt Jannusch. Darüber hinaus könnten die Studienergebnisse dazu genutzt werden, nutzungsbasierte Autoversicherungen weiter an die Kohorte der hochriskanten Personen anzupassen und diese mit finanziellen Anreizen und gezieltem Feedback zu einer vorsichtigeren Fahrweise zu motivieren.



Wer während der Fahrt das Handy nutzt, fährt wahrscheinlich häufiger auch betrunken. Foto: Pexels

Fahrradhelme werden beliebter



Nutzung von Radhelmen in den vergangenen Jahren Grafik: BAST

Immer mehr Menschen tragen beim Fahrradfahren einen Helm. Insbesondere Kinder zwischen elf und 16 Jahren und Ältere ab 61 trugen im Jahr 2020 deutlich häufiger Helme als in den Vorjahren. Das sind Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), die jährlich Erhebungen zu Sicherheitsquoten im Straßenverkehr durchführen lässt.

Über alle Altersgruppen hinweg trugen über ein Viertel (26 Prozent gegenüber 23 Prozent im Vorjahr) der beobachteten Personen auf einem Fahrrad einen Schutzhelm. 82 Prozent der Kinder von sechs bis zehn Jahren hatten einen Helm auf. Bei den Elf- bis 16-Jährigen ist die Helmnutzung deutlich gestiegen und liegt nunmehr bei über der Hälfte: 54 statt 34 Prozent im Jahr 2019. Auch bei fast allen anderen Altersgruppen stieg die Nutzung – bei den ab 61-Jährigen auf 43 Prozent gegenüber 21 Prozent im Vorjahr.

Auf dem Motorrad trugen fast alle einen Schutzhelm – rund 98 Prozent. Erfreulich: Der Anteil der motorisierten Zweiradfahrenden, die ergänzend zum Helm Schutzkleidung trugen, lag bei fast 70 Prozent gegenüber 42 Prozent in 2019.

In Pkw legten 98 Prozent aller erwachsenen Insassen den Sicherheitsgurt an, das sind etwas weniger als im Vorjahr. Nahezu alle beobachteten Kinder waren wie im Vorjahr im Pkw im Querschnitt aller Straßenarten gesichert.

Die Anschnallquote von Fahrenden im Güterkraftverkehr betrug fast unverändert 87 Prozent.

Einsatz intelligenter Technologie

Im vernetzten und hoch automatisierten Verkehr der Zukunft wird es trotzdem noch Verkehrsteilnehmende geben, die nicht digital vernetzt sind. Im Projekt „VIDETEC“ erprobte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zusammen mit dem Projektpartner IMST (Ingenieurbüro und Systemhaus für Funksysteme) neue Technologien, um diese Personen erfassen zu können. In einem zweitägigen Feldversuch wurde von den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern des DLR eine kontrollierte Straßenkreuzungsumgebung aufgebaut und untersucht. „Um die Sicherheit an Kreuzungen zu gewährleisten, müssen nicht vernetzte Personen zuverlässig aus

einer intelligenten Infrastruktur erkannt werden“, erklärt Dr. Fabian de Ponte Müller vom DLR-Institut für Kommunikation und Navigation und Projektleiter von VIDETEC.

Bei dem Versuch, Personen und Fahrzeuge, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, zu erfassen, kommen die konventionellen Umgebungssensoren von Fahrzeugen schnell an ihre Grenzen. Dies liegt an hochkomplexen Umgebungen, wie man sie vor allem im städtischen Umfeld an so manchen Straßenkreuzungen findet.

Die Forschenden des DLR haben hierfür die eFence-Technologie entwickelt: V2X-Funksignale, die eigentlich für die Kommunikation ausgestrahlt werden, können auch zur Lokalisierung genutzt werden. Dazu installierten die

Fachleute des VIDETEC-Projekts eine Sendeantenne und vier Empfangsantennen an einer Kreuzung. Diese zeichneten die Signale auf, die durch die Gebäude und Verkehrsteilnehmenden abgeschattet, reflektiert und verzerrt wurden. Zusätzlich wurden von IMST vier Mikrodoppler-Radare an der Kreuzung platziert, um Verkehrsteilnehmende zu erkennen und zu klassifizieren. Dabei konzentrierten sich die Forschenden auf Verkehrsszenarien, von denen ein hohes Gefahrenpotenzial ausgeht, wie beispielsweise beim Rechtsabbiegen über einen Fahrradweg. Ziel ist es, das entsprechende System zeitnah zu einer Reife zu bringen, die dessen Einsatz im realen Umfeld ermöglichen soll.

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit 100.000 Euro gefördert. Es hatte eine Laufzeit von fünf Monaten und endete am 30. Juni 2021.

Um die Sicherheit zu gewährleisten, müssen nicht vernetzte Personen zuverlässig erkannt werden.

Dr. Fabian de Ponte Müller, DLR

■ Intelligente Mobilität für weniger Verkehrsunfälle

C-ITS steht für „Kooperative intelligente Verkehrssysteme“ und setzt auf die Vernetzung aller Verkehrsteilnehmenden.

Ziel des neuen Systems ist es, die Verkehrssicherheit auf Autobahnen zu erhöhen. Die Autobahn GmbH des Bundes hat das innovative System vorgestellt, dem die Vision einer vernetzten, automatisierten und kooperativen Mobilität zugrunde liegt. Fahrzeuge, Verkehrsteilnehmende, Diensteanbieter und Straßenbetreiber – sie alle sind dabei miteinander vernetzt und tauschen anonymisiert Daten untereinander aus.

„Verkehrshindernisse wahrnehmen, bevor man sie sieht. Gefahren erkennen, bevor sie zur Bedrohung werden. Durch die Vernetzung von Fahrzeugen, Infrastruktur und Verkehrszentralen wird das Reisen auf den Autobahnen sicherer – und automatisiertes Fahren immer realer“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei der Vorstellung des Systems.

Die Vorteile der C-ITS-Kommunikation seien vielfältig: Verkehrsteilnehmende könnten vorausschauender und sicherer fahren, da sie frühzeitig in Echtzeit über die aktuelle Verkehrssituation und mögliche Gefahrensituationen informiert werden. Verkehrszentralen könnten zudem umfassende und präzise Informationen zur Verkehrslage direkt aus den Fahrzeugen erhalten. In der Folge kann die Steuerung des Verkehrsablaufs auf den Autobahnen noch effizienter und schneller erfolgen.

Als ersten Bestandteil von C-ITS hat die Autobahn GmbH des Bundes jetzt die Baustellenwarnung in Betrieb genommen. „Verkehrsteilnehmende erhalten Informationen aus erster Hand, den Verkehrszentralen und vernetzten Infrastrukturkomponenten der Autobahn GmbH, über Direktkommunikation in ihre Fahrzeuge“, erläuterte Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung

der Autobahn GmbH. Das Prinzip: Nähert sich ein Fahrzeug einer Tagesbaustelle, wird der Fahrer oder die Fahrerin, noch bevor die Baustelle ins Blickfeld gerät, darüber informiert und kann entsprechend agieren – ein Zugewinn an Sicherheit auf Deutschlands Autobahnen.

Verkehrshindernisse wahrnehmen, bevor man sie sieht. Gefahren erkennen, bevor sie zur Bedrohung werden.

Andreas Scheuer,
Bundesverkehrsminister

Zunächst startet der Dienst auf ausgewählten Autobahnkorridoren. Bis 2023 soll er dann über die übrigen Autobahnabschnitte deutschlandweit ausgerollt werden.

i

Die Autobahn GmbH des Bundes

Die 2018 gegründete Autobahn GmbH des Bundes verantwortet seit dem 1. Januar 2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen und Fernstraßen in Deutschland. Das bundesdeutsche Autobahnnetz umfasst rund 13.000 Kilometer.



Die vernetzte, automatisierte und kooperative Mobilität entwickelt sich weiter. Foto: ©zapp2photo - stock.adobe.com

■ Schrittgeschwindigkeit und verkehrsberuhigter Bereich

In dieser Kolumne beleuchtet Prof. Dieter Müller interessante Aspekte und Fragen des Verkehrsrechts. Diesmal steht das Fahren mit geringer Geschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen im Vordergrund.

Die Schrittgeschwindigkeit begegnet den geneigten Leserinnen und Lesern in der Straßenverkehrsordnung (StVO) an zehn Stellen. Die jüngste

hinzugefügte Pflicht, sich als Fahrer nur mit Schrittgeschwindigkeit zu bewegen, findet sich in § 9 Absatz 6 StVO und gilt für die Führer von Kraftfahrzeugen von



Hier ist Schrittgeschwindigkeit gefordert. Foto: chulja - Fotolia



Unser Experte:
Professor Dr. Dieter Müller

Er lehrt und forscht seit 2000 in den Fachgebieten Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz. Seit 2015 ist er Vorsitzender des Juristischen Beirates im DVR.

mehr als 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse beim Rechtsabbiegen, wenn mit kreuzendem Rad- oder Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Die bekannteste Vorschrift, die Schrittgeschwindigkeit fordert, ist der verkehrsberuhigte Bereich (Zeichen 325.1), immer noch bekannt unter dem Begriff „Spielstraße“.

Schrittgeschwindigkeit

Aber was bedeutet eigentlich Schrittgeschwindigkeit? Wie schnell darf man sich in diesen Bereichen überhaupt mit Fahrzeugen bewegen? Wie wird diese Vorschrift überwacht?

Vorab: Die StVO definiert den Begriff nicht. Der Ordnungsgeber, sprich: das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie die 16 Bundesländer, haben die Festlegung, was Schrittgeschwindigkeit bedeutet, den Gerichten überlassen und diese verorten die erlaubte Fahrgeschwindigkeit der Schrittgeschwindigkeit bei circa drei bis sieben km/h. Das hätten sich auch alle Verkehrsteilnehmenden denken können, denn beim Walking erreichen geübte Menschen rund sieben km/h und ein Spaziergänger schlendert mit etwa drei km/h so vor sich hin.

So viel zur Rechtslage. Die Rechtswirklichkeit sieht leider etwas anders aus.

Verkehrsberuhigte Bereiche

In den verkehrsberuhigten Bereichen, die den Hauptanwendungsbereich der Schrittgeschwindigkeit bilden, wird das Einhalten dieser niedrigsten Geschwindigkeitsbeschränkung nur sehr punktuell überwacht. Und dies, obwohl dort auf der ganzen Breite der Straße Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sind und Kinder spielen dürfen, also jederzeit mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden gerechnet werden muss. Die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche soll allgemein dazu dienen, die Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion des „Lebensraums Straße“ deutlich zu stärken. Die Schrittgeschwindigkeit gilt dort übrigens für alle Fahrzeugführenden, also auch für Radfahrende.

Messtoleranz

Für die Überwachung der Schrittgeschwindigkeit darf die gesamte Bandbreite der technischen Messgeräte eingesetzt werden. In diesen Fällen ist eine technische Messtoleranz von drei km/h von der tatsächlich gemessenen Geschwindigkeit abzuziehen. Beispiel: Wird ein Autofahrer mit zehn km/h geblitzt, darf man ihm nur sieben km/h vorwerfen, sodass kein Verstoß vorliegt. Er müsste daher schon mit elf km/h

gemessen werden, um einen Verstoß als Ordnungswidrigkeit ahnden zu können. Da die meisten Bundesländer aus Opportunitätsgründen aus für die Verkehrssicherheit nicht nachvollziehbaren Gründen noch eine zusätzliche Toleranz von fünf km/h hinzurechnen, werden die Messgeräte auf eine Geschwindigkeit von 16 km/h eingestellt. Das spricht sich ebenso herum wie die Tatsache, dass nur höchst selten überhaupt gemessen wird.



Übrigens ist die Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit der einzige Geschwindigkeitsverstoß, der von Polizeibeamten geschätzt werden darf. Das ist aber auch kein Wunder, denn jeder kann deutlich erkennen, wenn jemand, der zu Fuß geht, von einem Autofahrer überholt wird.

Höhere Durchschnittsgeschwindigkeit

De facto wird in diesen Bereichen also zumeist deutlich schneller als mit Schrittgeschwindigkeit gefahren. So stellte die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in einer Untersuchung aus dem Jahr 2015 fest, dass die reale Durchschnittsgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen bei circa 18 km/h liegt. Verbesserungsvorschläge, um Verkehrsunfälle zu verhindern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, gibt es natürlich auch. So sollten verkehrsberuhigte Bereiche auf mehr Gebiete ausgedehnt werden, um geschützten Freiraum für Begegnungen zu schaffen. Eine besondere bauliche Gestaltung dieser Bereiche könnte einladend wirken und zum Verweilen auffordern. Natürlich steht für alle Verkehrsteilnehmenden in diesen Bereichen, ob nun zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Kraftfahrzeug unterwegs, das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme aus § 1 Absatz 1 StVO im Vordergrund. So sollte es eigentlich überall sein.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR REPORT
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2021, 51. Jahrgang
„DVR REPORT“ erscheint viermal im Jahr

Adressänderungen:
Per E-Mail: report@vkm-dvr.de
Per Fax: Adressaufkleber und
Änderungswunsch an
+49(0)30 8632072-61

Herausgegeben von:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
DVR
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
T +49 (0)30 22 66 771-0
F +49 (0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de
www.dvr.de

Hauptgeschäftsführer: Stefan Grieger
Chefredaktion: Julia Fohmann (DVR)
Sven Rademacher (VKM)
Grafik & Layout: Michael Seifert (VKM)
Titelfoto: Gerhard Zerbes
Konzeption und Gestaltung:
VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Druck:
Druckerei Flock
50858 Köln
ISSN: 0940-9025

Der „DVR REPORT“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten.

Der „DVR REPORT“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR REPORT“ wird kostenlos abgegeben.

EIN BIER MEHR – EIN LAPPEN WENIGER!



MIT PROMILLE E-SCOOTER FAHREN
KANN DICH DEN FÜHRERSCHEIN KOSTEN.



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

